

FOLHETO

Nº 188

DATA 24/11/02

ARTHUR CEZAR FERREIRA REIS

*A Historia Paraense
e a
Marinha de Guerra do Brasil*

— 1941 —

SERVIÇO DE PUBLICIDADE E PROPAGANDA
— DA —
PREFEITURA MUNICIPAL DE BELEM

ARTHUR CEZAR FERREIRA REIS

*A Historia Paraense
e a
Marinha de Guerra do Brasil*

BIBLIOTECA ARTHUR REIS
MANAUS - AMAZONAS

— 1941 —

SERVIÇO DE PUBLICIDADE E PROPAGANDA
— DA —
PREFEITURA MUNICIPAL DE BELEM

FOLHETO
Nº.....188.....
DATA 27/11/02

PALESTRA realizada, a convite do Snr. Capitão dos Portos do Estado do Pará, comandante Raymundo Burlamaqui, em nome de S. Exa. o Snr. Ministro da Marinha, almirante Aristides Guilhen, no Theatro da Paz, na tarde de 27 de Janeiro de 1941, para os aspirantes da Marinha de Guerra do Brasil, integrantes das turmas em viagem de instrução a bordo do «Pedro I» Mandada divulgar pelo Snr. Prefeito Municipal de Belém, prof. Abelardo Condurú.



GETULIO VARGAS

A Amazonia não é uma terra sem historia, como se tem affirmado ousada e facilmente. O drama que escrevemos ha tres seculos, numa lucta incessante entre o homem e o meio, drama que desperta emoções e provoca as tintas fortes de uma litteratura apressada, de impressionistas exagerados, que desde o seculo XVII sensacionalizam os aspectos do valle, extranhos, mysteriosos, especie de mundo encantado, desautoriza integralmente a conclusão.

Penetrando a hinterlandia, aos nossos olhos passam florestas e aguas. Toda uma natureza barbara, hostile, que dá a impressão de que a conquista não se fez ainda, ou o homem foi derrotado no entrevero. A pay-sagem humana é ainda tão pobre, tão primitiva!

Floresta e agua, a Amazonia não pode ser entendida senão em função da floresta e das aguas que a percorrem, fertilizam e lhe singularizam a feição physiographica no quadro brasileiro. A historia da Amazonia é, assim, uma historia que começou ha tres seculos e se está escrevendo ao choque com a selva bravia e por entre os cursos dagua do "mayor Rio, que ha em toda a redondeza da terra", no dizer pittoresco de Simão Estação da Sylveira, o seivoso autor da «Relação Sumaria das Cousas do Maranhão», impressa em 1.º edição na cidade de Lisboa no anno de 1624.

Desde os primeiros dias dessa historia, comprehendiam os conquistadores, vindos dalem mar, fossem francezes, hespanhoes, hollandezes, irlandezes, inglezes ou portuguezes, que não era possibile progredir, movimentar a riqueza, crear sociedade, dar um passo, emfim, se não se plasmassem ao novo ambiente. O espetaculo da massa liquida impressionava e era lição rigorista, explicando, em imperativos singulares, como tinha de decorrer a vida aqui.

O gentio circulava com uma sciencia admiravel sobre essa rede potamographica. Nas «ubás», nos «cascos», nas «montarias», nas «cobertas», nas «igarités», ia aos pontos mais distantes para suas transferencias de povoado, para suas sortidas militares, para suas outras varias aventuras. No alto Solimões, os Cambeba, que trabalhavam engenhosamente o leite da seringueira, não tinham rival no commando das embarcações. Chamaram-lhes “Phenicíos da America”. Os Camutás, do Tocantins, eram habilissimos na feitura de barcos que sabiam tripular com uma destreza espantosa. Os Muras, na agilidade nautica, assombravam o christão adventicio. Cortando furos, pelos mais secretos fios liquidos, surprehendingam-no em manobras de guerra, de que, pelo volume da gente e pela surpresa, sahiam sempre victoriosos. Toda a gentilidade amazonica, sem excepção de um só grupo, só apresentava unidade cultural no dominio total que possuia sobre as aguas do valle.

O advena chistão da Lusitania, quando desembarcou, em Janeiro de 1616, com Francisco Caldeira Castello Branco, vindo pela via maritima do Atlantico, para completar a obra de unificação littoranea, que foi seu capitulo inicial nos fastos nacionaes, comprehendeu

a proporção grandiosa da nova conquista. Sentiu-lhe, de logo, as singularidades. E acceitou, na plasticidade inexcedível que o distingue entre os povos europeus, o ambiente como elle se apresentava. Os chronistas e as correspondencias dos capitães-mores e demais autoridades são um documentario precioso e exacto acerca desse primeiro triumpho alcançado pelo meio sobre o homem.

Esse elemento christão encontrou, porem, concorrentes que o haviam precedido e começavam a tarefa de occupação ou de adaptabilidade. Eram holandezes, inglezes e irlandezes, que semeavam feitorias, commerciavam com o nativo, tratavam a terra, cultivando a canna e o tabaco. Da Guyana ao Xingú. O europeu portuguez cuidou logo; e isso nada tinha de excepcional, de expulsar esse intruso. O bugre, movimentado pela alliança a que o trouxeram os Franciscanos da Provincia de Santo Antonio, primeiros missionarios que tocaram a Amazonia, foi guia, foi remeiro, foi o contingente decisivo na pugna que se abriu. Durante duas decadas, brigaram «herejes» e christãos, nos rios amazonicos, servindo o nativo, aos centos, para decidir da partida. Elle era marujo e soldado. Conduzia as embarcações artilhadas á moda occidental, mas investia as posições inimigas com suas armas primitivas;

Nas decadas posteriores do seculo XVII, até meados do seculo XVIII, a penetração da hinterlandia, no rumo dos manadeiros, a caminho do Oeste, sobre as posições hespanholas, operou-se nas «ubás», nas «montarias», nas «igarités» e nos «cascos», que o gentio fabricava e tripulava, guiando o conquistador ás sortidas sobre as tabas de outras tribus ou á colheita das

chamadas “drogas do sertão”, especiarias que começavam a suprir os mercados europeus como succedaneo daquellas que o Oriente já não entregava com a mesma facilidade e abundancia. A bandeira de Pedro Teixeira, de 47 canoas de varias especies, nas quaes viajaram cerca de duas mil pessoas, entre as quaes mil e duzentos indios frecheiros, obedeceu a esse typo. Foi uma bandeira fluvial, como a ella denominou, com a propriedade de sempre, o grande Capistrano de Abreu.

Sergio Buarque de Hollanda, num ensaio recente, apreciando o movimento de irradiação luzitana no valle, pelas aguas do Rio-Rei e afluentes, viu a empresa como de “caracter acentuadamente militar”. Realmente, pelos encontros com os hespanhoes e francezes de Cayena, pelas precauções contra as investidas dos estranhos, pela fortificação ampla que do littoral ao Javary se foi levantando, esse character reponta como que a explicar o episodio maior da dominação portugueza nessas partes molhadas no norte do Brasil. A um exame mais incisivo, todavia, o commettimento apresenta segura e impressiva feição naval, que o imperativo geographico ditou. Pois se tudo se realizava em funcção das aguas amazonicas!

E tanto assim, que uma preocupação bem visivel estava na aparelhagem conveniente das flotilhas commerciaes e de guerra para a região, preocupação que encontramos desde a hora da chegada. Já em 1616, nos primeiros dias da empreza, Antonio Vicente Cochado, piloto-mór da expedição de Caldeira Castello Branco, em memorial apresentado á consideração de Philippe III, informado das necessidades immediatas da nova



Almirante Aristides Guilhen, Ministro da Marinha

colônia, escrevia com a simplicidade natural em peça dessa natureza:

«He necessario vellas, e enxarsea, alcatrão, breu e estopa, algua pregadura de toda a sorte para as embarcações que lá andão, e ficarão fazendo.

He necesio, dous mestres carpinteiros da Ribeira, hu para o Para, e outro para o Maranhão para fazerem embarcações, a todo o tempo que for necessario para os rios.

He necessario dois officiaes calafates, hu pera cada conquista, por que avia muita falta delles, e se perdião as embarcações a mingoa e hu tanueiro que ha falta delle no Pará.

He necessario virem em cada navio piloto e sotapilloto pera saberem a carreira e se criare pillotos que offerecendose occasião do serviço de V. Magestade os tenha a todo tempo e he daquellas conquistas».

E em 1637, por ocasião da jornada de Pedro Teixeira, Jacome Raymundo de Noronha, que governava o Estado do Maranhão e Grão-Pará, dizia para Lisbôa:

«Na Capitania do Pará se podem fabricar grandes navios E náos pella muita Copia de madeiras que ha de toda a sorte E tambem ha breu E envira para se fabricarem cordas para enxarssia mas comtudo pera amarras E para outras emxarssia de mais importancia he necessario serem de linho tambem se podem fazer Vellas de panno de algodão para Reme-

dio E vindo ferro em cantidade E officaes da Ribeira E mestre de navios farsão do porte que V. Magestade mandar que tambem os indios da terra ajudarão muito por que são bons carpinteiros da Ribeira».

«Os indíos da terra ajudarão muito por que são bons carpinteiros da Ribeira». Da Ribeira? Sim, que já funcionava uma Ribeira, á margem do Guajará, como funcionava outra em Cametá, no Tocantins, Capitania que em nome de S. Magestade se concedera em 1633 a Feliciano Coelho de Carvalho. E em ambas, o gentio constituia o technico de maiores serviços. Se elle, antes da chegada do christão, já construia suas embarcações com perfeição a toda prova!

Essas Ribeiras de certo não podiam offerecer comparação com a Ribeira de Lisboa, onde se construira toda a poderosa armada de que se servira o Reino Lusitano para aquellas extraordinarias façanhas no decorrer das quaes tanto se fizera pelo alargamento da sciencia geographica e pela prosperidade da sciencia nautica. Embora, serviam ao mesmo objectivo de crescimento do ecumeno portuguez. Nellas se prepararam centenas de embarcações pequenas para as viagens interiores, sob a orientação de mestres mandados de Portugal como haviam aconselhado Jacome e Cochado.

Em 1729, na administração de Alexandre de Souza Freire, a Ribeira de Belem foi organizada, com certo rigor, para empreendimentos menos ligeiros. Levantou-se a chamada "Casa das Canoas" à beira da bahia, sitio fronteiro ao palacio governamental. Coisa rustica, mais telheiros que edificação pomposa, mas que serviu

perfeitamente a sua finalidade, pois à sua sombra se deu impulso grande a obras navaes. Ainda os trabalhadores recrutavam-se nos elementos da terra, elles que tanto provavam capacidade, comquanto corressem os serviços sob as vistas e orientação dos mestres vindos do Reino, aos quaes o Estado pagava em generos, visto que não corria dinheiro amoedado. O patrão-mor vencia 120\$000 annuaes e o ajudante, que acumulava as obrigações de inspector das fortificações, apenas 46\$800.

Em 1755, o Capitão General Francisco Xavier de Mendonça Furtado, official de marinha, mano de Pom- bal, ao mesmo tempo que reclamava um sem numero de providencias para dar á Amazonia, ao Pará em especial, a situação material que a posição politica já lhe assegurava na comunhão ultramarina, requeria, a vista de parecer do inspector de fortificações, autorização para reorganizar a velha «Casa das Canoas», reunindo os proprios nacionaes que a compunham num estabelecimento de vulto. E enquanto não lhe chegavam as licenças solicitadas com tantas razões propostas, fazia apromptar embarcações de grande porte, para transportal-o e a sua comitiva ao sertão rionegrino, onde se devia encontrar com os delegados de Hespanha para as demarcações das fronteiras do norte. Entre as embarcações, que então se fizeram, encontramos as que levaram a Barcellos os marcos de cantaria, que assignalariam os extremos das duas nações, embarcações em torno ás quaes houve cuidados especiaes, dado que os marcos tinham peso descomunal.

Mendonça Furtado inscrevia-se entre os que sentiam, em todas as suas diferenças e peculiaridades, a

região. O Rio Amazonas, em sua classificação, era a «estrada real», caminho natural e facil para chegar ao coração do Estado, a que vinha consagrando o melhor de suas energias creadoras.

Durante seu governo, os carpinteiros e calafates da Ribeira belemita tiveram seus deveres e salarios regulados por um regimento especial, assegurando-se-lhes o pagamento não mais em especie, mas em dinheiro amoedado, recentemente introduzido no Estado.

No governo de seu successor, Manoel Bernardo de Mello e Castro, começou a construcção de uma não de guerra para a marinha portugueza. Essa actividade intensificou-se, podendo ser levada adiante com os melhores resultados em consequencia do aparelhamento da «Casa das Canoas», que soffreu integral remodelação, creando-se em seu logar o Arsenal de Marinha, no chamado porto do Tição, aproveitando-se as installações do antigo convento de São Boaventura, onde tinham estado localizados os capuchos da Provincia da Conceição. Para o emprehendimento, que avultava se tivermos em consideração as condições economicas e financeiras do Pará, ainda numa phase de evidente experimentação, desceram de Portugal varios officiaes, dirigidos por Luis Isidoro de Gouveia, mais tarde substituido por Manoel Francisco Beires. O madeirame colhia-se no interior, para isso funcionando serrarias movidas pelo capital do governo. As tintas, os ferros, mais mil e um generos necessarios e exigidos pelos technicos lisboetas, foram buscados ao Reino. Mas a massa operaria recrutava-se ainda e sempre na tapuyada. A 26 de março de 1766, Belem assistia a solemnidade empolgante do lançamento ás aguas do Guajará



Dr. José Malcher, Interventor Federal

da não, que recebeu o nome de «Nossa Senhora de Belem e São José». Sua construção principiara em 1761. Era a primeira grande obra sahida dos estaleiros paraenses, seguida, logo após, por um hyate de 60 pés de roda e 14 de bocca, destinado à exploração da costa e a serviços rapidos officiaes.

A essa mesma altura, a Companhia do Commercio do Grão-Pará e Maranhão, que procurava cumprir as obrigações contractuaes que assumira com o Estado, incentivando a lavoura, facilitando o intercambio mercantil, promovendo o povoamento mais rapido e intenso da Amazonia, emfim, trazendo o progresso que a Europa então experimentava, tratou de augmentar a frota de que se servia. Os estaleiros metropolitanos não lhe podiam satisfazer as necessidades. Por que não construir as «charruas», os «bergantins» precisos, na propria Amazonia? A Companhia trouxe gente habilitada e montou em Belem outra Ribeira, que mais de uma vez ajudou nas obras governamentaes, iniciando-se a feitura de charruas transatlanticas. Em 1771 já estavam trafegando, com resultados apreciaveis, a «Maranhão», a terceira que Belem produzia para a frota commercial que servia o Estado.

No periodo illuminado de D. Francisco Innocencio de Souza Coutinho, essa actividade avultou sensivelmente. O Capitão-General, todo preocupado com os problemas internos da terra que lhe tinham mandado gerir, lançou os olhos para a rede fluvial que procurou aproveitar intelligentemente atravez organizações particulares para o valle do Tocantins, como atravez empreza do Estado no valle do Madeira, vias ambas que poriam a Amazonia em comunicação rapida com

o sul da colonia brasileira, com o restante da Luzitania americana, obra louvavel para a unidade, mais bem vinculada, assim, as varias partes que compunham o vice-reinado do Brasil. Souza Coutinho movimentou o Arsenal. De lá sahiram: 4 fragatas armadas com 44 peças de artilharia; 3 charruas, 2 brigues, 12 chalupas-artilheiras.

As relações com a França da Revolução não andavam seguras. De um momento para outro poderia ocorrer uma incursão da gente da Guyana, de onde, aliás, no seculo XVII, já descera a invasão sobre a fronteira com intuitos mais amplos. Souza Coutinho, com o aprestamento das forças militares, defensiva natural e louvavel, distribuiu pelo littoral uma flotilha de lanchas artilhadas, encarregadas da vigilância da costa. Deu-lhes regulamentação especial. Deu-lhes pessoal habilitado e corajoso. O Arsenal passou por transformação radical, de sorte a ficar em condições de prestar os serviços que realmente prestou no preparo dessa frota a que nos referimos atraz.

Em relatorios successivos, que endereçou à Metropole, estudando as difficuldades que encontrava na execução de seu programma, ou melhor, de seu plano de valorização da Amazonia, Souza Coutinho propoz uma longa serie de medidas que beneficiariam a collectividade, entre ellas a aparelhagem do Arsenal de Marinha. O relatorio de 20 de julho de 1797, relativo ao regimen do Arsenal e reformas de que carecia ou já lhe havia introduzido, é um documento, como tantos outros que d'elle possuíamos, revelando a acuidade do estadista, a penetração perfeita que possuia dos assumptos navaes e sua importancia para o desenvolvimento

racional do Pará. Nelle, ao lado da critica serena, mas severa, aos methodos até então usados, encontramos a proposição clara e methodica de sugestões opportunas que só trariam resultados compensadores.

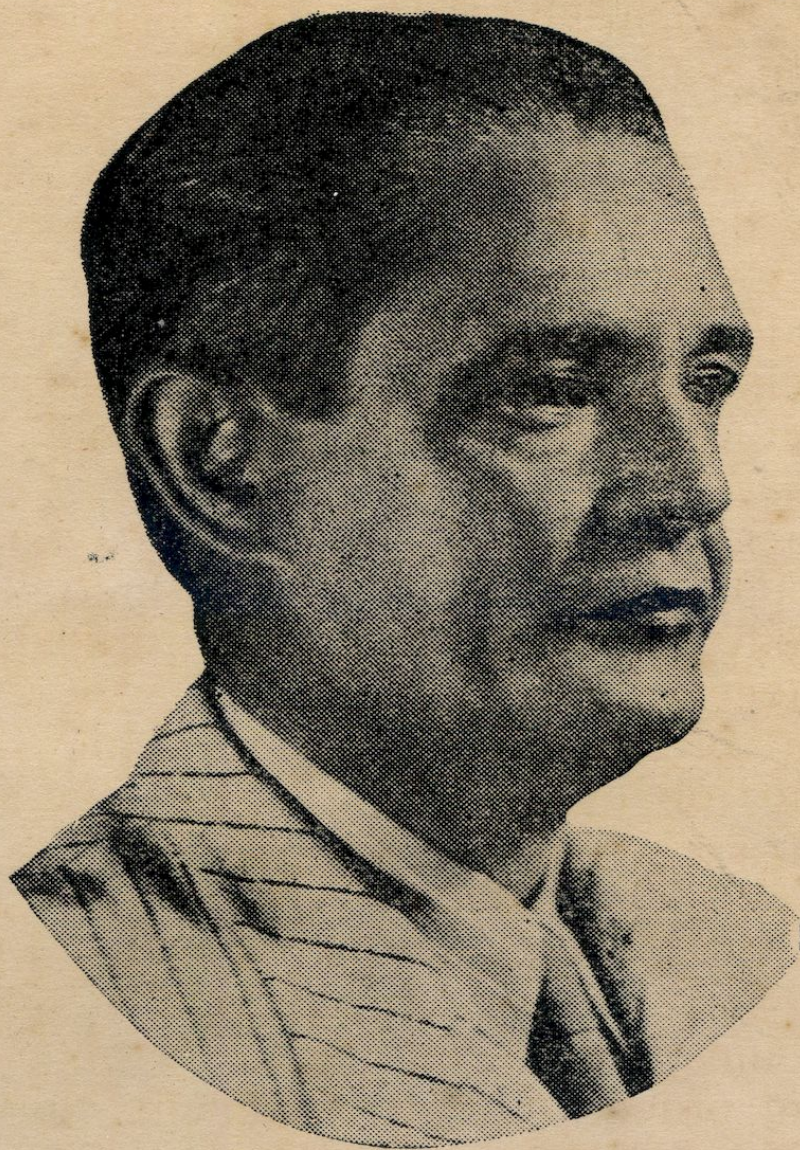
Outro relatorio foi aquelle a respeito das madeiras empregadasna construção das náos e outrostypos de embarcações. A exportação de madeiras paraenses fazia-se sem cessar para o Reino, solicitadas que eram, em cada frota que chegava, com maior calor. Dellas se faziam as construções monumentaes que davam á edificação da metropole, aspecto mais illustre, como o famoso palacio de Queluz, cujas portas e janellas foram todas levantadas com as especies buscadas à floresta paraense. Esse commercio determinou a installação de serrarias em varios pontos do interior, sendo que a mais famosa era a de Monte Alegre, mantida pelo governo. Souza Coutinho apreciou a significação real do negocio, que tinha uma importancia capital para uma obra de envergadura no capitulo magno da marinha paraense.

E' preciso não esquecer que já Alexandre Rodrigues Ferreira, num ensaio admiravel, que se guarda em original na Bibliotheca Nacional, a "Memoria sobre a Marinha interior do Estado do Gram-Pará, particularmente offerecida ao Illm. e Exmo. Snr. Martinho de Mello e Castro, na qualidade de Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha", versara o assumpto naval com nutrida argumentação, consequente ao estudo minucioso a que procedera durante as viagens pela hinterlandia. Sua palavra tinha autoridade. Como tambem a tinha o jesuita João Daniel, autor do "Thesouro descoberto no rio maximo Amazonas", livro completissimo acerca das peculiaridades da Ama-

zonias, infelizmente ainda em sua maior parte inedito na bibliotheca do Instituto Historico e Geographico Brasileiro. Ambos, antecedendo Souza Coutinho, mostravam que sem marinha em ordem nada seria realidade prospera no valle.

Souza Coutinho obedecia, nesse particular de seus cuidados para com o problema naval na Amazonia, ás instrucções de seu mano, o grande D. Rodrigo de Souza Coutinho, Conde de Linhares, o homem que melhor comprehendeu a phisionomia geographica brasileira e em consequencia soube ver os nossos aspectos politicos internos e externos com a visão de um politico esclarecido pela realidade sobre que actuava.

A esperada jornada sobre a Guyana, preparada cuidadosamente por D. Francisco, não se levou, porem, a effeito, nesse periodo. A corte lusiada não aprovou as intenções bellicosas de Souza Coutinho. Era preciso não provocar o inimigo. Certo? Ajuizado? A jornada não foi levada a effeito, de logo. Deccorridos, todavia, menos de dez annos, á invasão de Portugal por Junot, o Capitão-General do Pará, José Narciso de Magalhães de Menezes, apressou-se em tomar posição. Desta vez não haveria imprudencia. O inimigo dera margem a uma attitude decisiva. E antes mesmo que lhe viessem ordens do Rio de Janeiro, José Narciso determinou que seus soldados e marujos estivessem a postos para defender a fronteira e talvez ir mais alem. Pouco depois, obedecendo ás instrucções da Corte carioca, tomou a iniciativa do ataque. Os cofres da Capitania andavam desfalcados. O commercio, porem, não fez cara feia. E assignou a subscrição que José Narciso abriu para que as colunas paraenses podessem cumprir o seu dever investindo as posições francezas.



Professor Abelardo Condurú, Prefeito Municipal

Um dos vossos melhores historiadores, Lucas Alexandre Boiteux, já riscou um quadro fiel dessa campanha, em que a marinha nacional teve um de seus primeiros contactos com a gloria. Uma frota ligeira, integrada pela escuna "General Magalhães", cutters "Vingança" e "Leão", tres barcas canhoneiras, uma sumaca, uma lancha e o hiate "Santo Antonio", com parca artilharia, conduziu a tropa, toda ella recrutada no Pará, inclusive o pessoal naval. A' essa frota pouco depois se incorporam a corveta ingleza "Confiance" e os brigues portuguezes "Voador" e "Infante D. Pedro".

As operações de guerra tiveram rapidez e exito. De inicio, occupou-se o forte de S. Luiz, no Oyapoc, travando-se, nas aguas desse rio, o primeiro encontro, entre a sumaca "Nympha" e a escuna franceza "Creolé", que cahiu prisioneira. A seguir, registrou-se, no Aprouague, novo encontro, investido que foi o fortin alli localizado e a fazenda chamada "Collegio", posições que não puderam resistir efficientemente, passando ao poder de nossa gente. Outras operações tiveram identicos successos para as nossas armas. Por fim, Victor Hughes, velho soldado francez que se immortalizara contra os inglezes nas Antilhas, assignou a capitulação. Cayena integrara-se ao dominio luso-brasileiro. A frota que o Pará armara para o Brasil cumprira seu dever, na façanha se havendo distinguido o capitão-tenente brasileiro Luis da Cunha Moreira. Estava escripta a primeira pagina da historia naval brasileira, com a energia, a capacidade e o patriotismo dos tapuyos paraenses.

Mas a experiencia não seria tomada na devida consideração. Se houve, á larga, distribuição de meda-

lhas e louvores aos heroes da campanha, o mais necessario, que seria a continuação da equipagem naval da Capitania, não recebeu a attenção necessaria das autoridades superiores da nacionalidade que se começava a formar para o concerto nacional. Assim, não se deu um passo em favor do Arsenal, nem se mandou augmentar a flotilha que Souza Coutinho creara, cheio de tanta confiança.

Quando veio a independencia, é certo que se trabalhava, no estaleiro official de Belem, na construcção de uma fragata, que Cochrane cuidou de mandar buscar para accrescentar á frota, á frente da qual operava no norte contra os ultimos baluartes luzitanos. Essa fragata encerrava o cyclo aureo que a Ribeira conhecera e principiara, recordemos, com a náó «São José», de 74 peças de artilharia. John Paschoe Grenfell, a cuja presença nas aguas guajarinas se deve, de certo modo, a incorporação da Amazonia ao Imperio, pelo qual o Pará já dera demonstrações de sangue nas manifestações armadas de 14 de abril e 28 de maio de 1823, occupou-a e remetteu-a para o Maranhão.

A historia naval brasileira depois da independencia deu á Armada Nacional uma situação especial, pelo espirito de ordem e sacrificio a que ella serviu. Jamais encontramos nesses fastos um periodo que possa permittir qualquer reserva. A experiencia democratico-liberal que o Imperio conheceu sob Pedro I.^o e as Regencias, custou-nos muito sangue e muita difficuldade politica, que retardou a ascensão nacional, mas deu margem tambem a muita definição de attitudes e a muita prova de civismo.

Nas Provincias, campeou a desordem. Ora eram

os grupos partidarios que se procuravam destruir, invocando razões que impressionavam as massas populares, ora explosões que se podem explicar pelo choque de ideologias avançadas, que se pretendia aclimar no paiz, a exemplo do que occorria no restante da sul-america. Em todas essas tormentas, que não nos affligiram, porem, de molde a permittir o apparecimento do caudilhismo, que tanto caracterizou a vida platina, a armada brasileira esteve ao lado da ordem, cumprindo seu dever. Seus grandes nomes illustram-se combatendo a desordem, servindo unicamente o ideal da unidade patria.

A Amazonia, em especial o Pará, não fugiu á experiencia liberal que derramou o sangue de irmãos. E no Pará a armada brasileira não fugiu ao cumprimento de seu dever, portando-se com a mesma decisão de sempre.

Os estalleiros não produziam, lamentavelmente não produziram como na éra colonial. Mas, no porto de Belem estavam sempre fundeadas embarcações da armada para evitar que a agitação, que envolvia as Provincias, chegasse ao valle pelo menos com a violencia e proporção com que se apresentava noutros districtos do Imperio. Toda vez que se registrava um incidente de certo vulto no interior, essas forças navaes partiam para fazer cessar a comoção. Foi assim logo em 1824, quando grupos de rebeldes, obedecendo ao grito de guerra, partido de Cametá, tentaram convulsionar o Baixo Amazonas. Foi assim em 1828, quando a antiga Capitania de São José do Rio Negro, hoje Estado do Amazonas, pretendeu manter-se, contra a lettra da Constituição, que lhe cassara a autonomia, sem subordinação ao Pará, a que

ficara sujeita na condição de simples comarca. Foi assim em 1832, quando essa mesma comarca pegou em armas para sustentar o ideal autonomista. Em todas as oportunidades, a marinha deu a sua collaboração efficiente e pressurosa para a implantação da paz e respeito ao poder constituido.

No periodo custoso da Cabanagem, episodio que roubou 40.000 vidas ao Pará e ao Amazonas, pois se estendeu de 1835 a 1840, cinco annos de lucta quasi diaria, essa corajosa e disciplinada attitudo não soffreu um instante de alteração. O chefe de divisão João Taylor, o capitão de fragata João Frederico Mariath, o capitão-tenente Pedro da Cunha, o primeiro tenente Manoel Francisco Barroso, mais tarde o grande Barroso de Riachuelo, corresponderam á confiança que nelles se depositava, combatendo heroicamente contra as forças cabanas. Nesse instante decisivo para a evolução, para os destinos do Pará, é preciso comprehender o papel relevantissimo da armada brasileira. A revolução empolgara a massa popular. Já os inglezes tinham proposto, ou melhor, suggerido ao chefe cabano Nogueira Angelim a separação do Pará da communhão imperial, do Brasil, enfim, para o que devia contar com o sorriso amigo da velha Britania. Uma deserção dos elementos navaes seria seguramente o triumpho para a causa rebelde. Essa deserção, para o bem da unidade nacional, não occorreu. Ao contrario, bombardeando as posições rebeldes, em Belem, investindo depois sobre os grupos que se retiravam sobre o interior, a armada, podemos registrar seguramente, foi a força mais decisiva na hora incerta para as armas legaes. Sem ella, Angelim não se veria forçado a abandonar Belem. Sem sua acção energica, Soares de Andréa fracassaria, como já havia fracassado



Monumento á Marinha de Guerra Nacional na Praça Pedro II

Manoel Jorge Rodrigues. A armada, com Grenfell, trouxera a unidade no instante da independencia. A armada, na hora delicada para essa mesma unidade, garantira a indivisibilidade do Imperio.

Sua historia na Amazonia, em particular na região paraense, não estava finda, porem, com esse momento estelar. Grandes nomes della viriam trazer-lhe maiores glorias, não em jornadas de fogo, mas nos trabalhos silenciosos da investigação scientifica. A geographia do valle, apesar de toda a investigação de portuguezes, entre elles varios officiaes de marinha como Victorio da Costa, e diversos scientists estrangeiros, offerencia, como ainda hoje oferece, aspectos ineditos, ignorados. Um lendario rico prejudicara o conhecimento exato da physiographia amazonica. Demais, officiaes da marinha ingleza e norte-americana percorriam o valle, estudando-o, propondo-o ao mundo para que esse mundo o viesse desbravar, em nome da civilização. Comissões de technicos nacionaes e estrangeiros, em consequencia, subiram e desceram rios, levantaram cartas, tentaram assignalar nascentes, identificar aspectos até então totalmente desconhecidos. Tarefa silenciosa, dissemos atraz. Nella, excellentes figuras da armada brasileira deram de si, com espirito de sacrificio e alta demonstração de sentimentos civicos, revelando igualmente enthusiastico amor á causa da sciencia.

Assim, encontramos nessa galeria magnifica os nomes de Rufino Luiz Tavares, Francisco Parahybuna dos Reis, José Maria Nogueira, que commandou o «Guapiassú», o primeiro navio a vapor que singrou aguas amazonicas do Atlantico a Manaos; Marcos Pereira de Salles, Francisco Gomes da Silva, Joaquim Manoel de Oliveira

Figueiredo, Ignacio Agostinho Jauffret. E de 1862 a 1864, em commissão official, para levantar a carta geral hydrografica do Rio-Rei, o capitão de fragata José da Costa Azevedo, barão do Ladario, que realizou a obra notavel que é o "Atlas do Curso do Amazonas".

Sob o Imperio, resta-nos ainda assignalar, para remate desta palestra, que, passada a phase dramatica do após independencia, serenados os animos internos, reorganizou-se a flotilha do Amazonas, que teve base em Belem, e a principio era a «Divisão Naval». Essa flotilha, durante a guerra com o Paraguay, quando houve necessidade de certas precauções para evitar surpresa de vizinhos que sympatisavam com a causa loquista, recebeu aparelhamento conveniente com oito lanchas a vapor, artilhadas, mandadas construir pelo Visconde de Ouro Preto.

Os horrores da guerra não chegaram directamente ao Pará. A flotilha não teve necessidade de experimentar sua eficiencia. As nações que nos rodeiam tampouco nos deram motivos para abandonar a politica da boa vizinhança, que nos distingue no continente. A armada brasileira, no sector paraense, em consequencia, depois dos entreveros da cabanagem, não teve oportunidade de falar a linguagem de seus canhões.

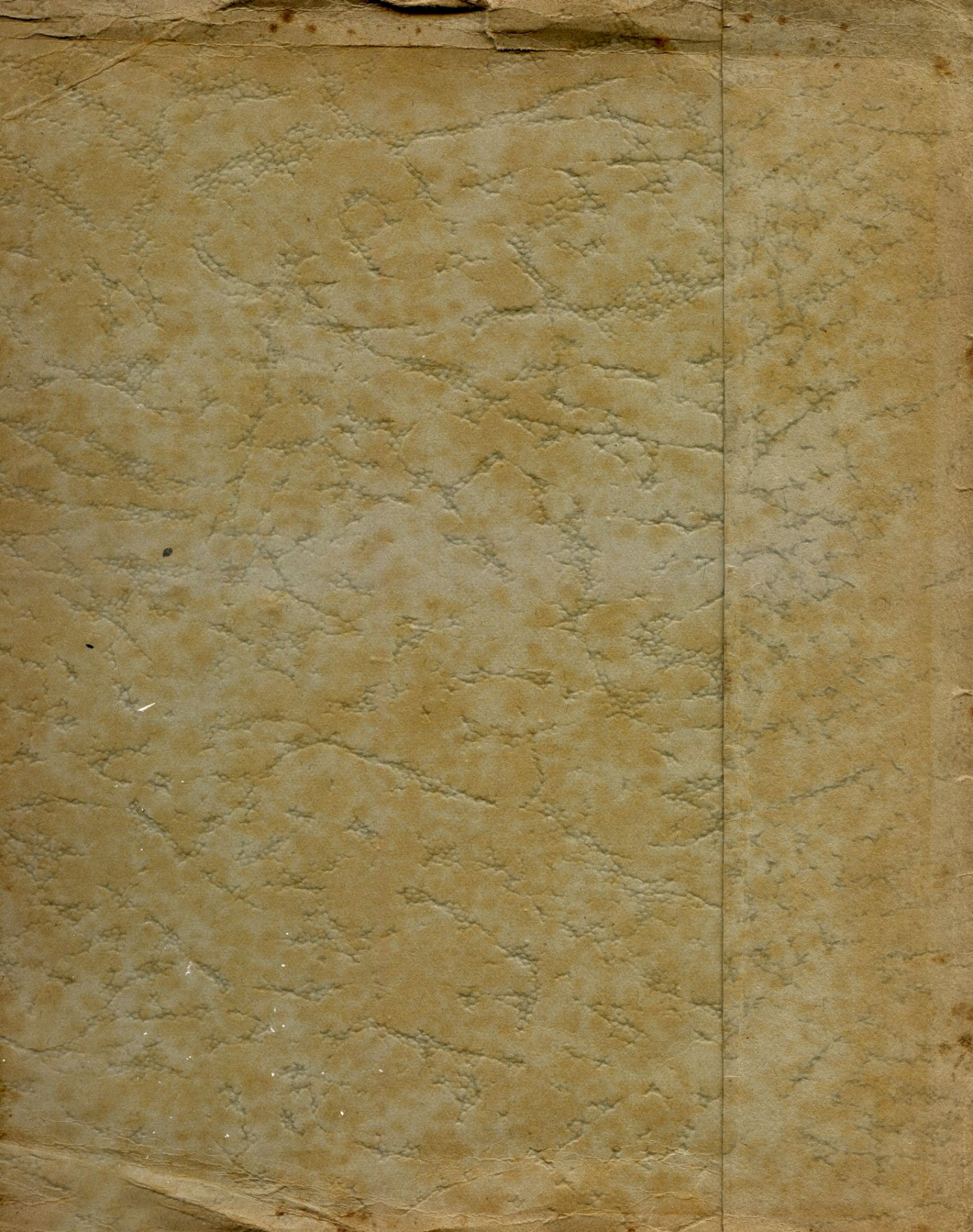
A Amazonia não é uma terra sem historia, dissemos ao principiar. Os tres seculos que temos trabalhado sem cessar, se não nos asseguraram ainda aquella posição singular, que desfructam outras unidades nacionaes, desmentem, todavia, aquella conclusão de que nos faltam raizes. Particularizando a historia paraense, sempre escripta com os olhos voltados para o Brasil, suas paginas mais vivas constituem um epitome de civismo e de

heroismo. E nessa historia, os aspectos navaes têm o relevo sensacional de que acabo de riscar, na magreza desta palestra, as tonalidades mais impressionantes.

Jovens patricios da marinha de guerra do Brasil.

Vive o mundo, nos dias que passam, horas decisivas para o futuro da humanidade. Todos temos as nossas provações. Mesmo as nações fora do conflicto, que já envolve outros continentes, precisam estar a postos para as surpresas de cada momento. Na Amazonia, como vistes, a marinha de guerra do Brasil soube, em todos os instantes, cumprir o seu dever. A palavra de ordem de Barroso, o symbolo de Riachuelo, não deve ser esquecida. As licções, os exemplos do passado devem presidir a nossa direcção no instante em que formos convocados para a defesa da Nação. Porque o Brasil espera, mais uma vez, que a sua marinha de guerra cumpra o seu dever.







— 1941 —

COMPOSTO E IMPRESSO NAS
Ofs. grats. da Revista da Veterinária
(Registrada no DIP)
BELEM — PARA'

Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.



**ACERVOS
DIGITAIS**

https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804

cdmam@cultura.am.gov.br

acervodigitalsec@gmail.com



**CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E
MEMÓRIA DA AMAZÔNIA - CDMAM**